

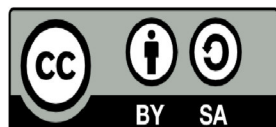
# “Sin planificación, dentro de 20 años vamos a tener una metrópolis casi imposible de transitar”

## Entrevista a Gastón Cirio

Entrevistado por Damián Ierace, Andrea Romero y Julio Longa

**2022**

*Universidad Nacional Arturo Jauretche.  
Dirección de Comunicación Institucional y  
Prensa. Agencia de Contenidos  
Periodísticos - Tesis*



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons.  
Atribución – Compartir igual 4.0  
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Documento descargado de RID - UNAJ Repositorio Institucional Digital de la Universidad Nacional Arturo Jauretche

Cita recomendada:

Cirio G. (2022). *Sin planificación, dentro de 20 años vamos a tener una metrópolis casi imposible de transitar. Entrevista a Gastón Cirio* [Emisión de radio]. En Longa J., Romero A. y Ierace D. (Periodistas), *Tesis*. Florencio Varela: Universidad Nacional Arturo Jauretche. Dirección de Comunicación Institucional y Prensa, “Somos Mestiza”. Disponible en RID - UNAJ Repositorio Institucional Digital UNAJ  
<https://biblioteca.unaj.edu.ar/rid-unaj-repositorio-institucional-digital-unaj>

Entrevista a Gastón Cirio, especialista en sistemas de movilidad y transporte

**“Sin planificación, dentro de 20 años vamos a tener una metrópolis casi imposible de transitar”**

El transporte y la movilidad se presentan como grandes desafíos urbanos en el siglo XXI y así lo marcan todas las agendas internacionales. Se torna esencial la evaluación y modelado de escenarios prospectivos útiles para las políticas públicas de planificación y ordenamiento territorial. En este sentido, desde la Universidad Nacional Arturo Jauretche se presenta un proyecto de investigación que tiene como objetivo contribuir al diagnóstico y evaluación del sistema de movilidad y transporte vigente en AMBA Sur. La propuesta la dirige Gastón Cirio, Doctor en Geografía y docente de Geomática y Modelos Aplicados y Metodología de la Investigación en Ingeniería en Transporte de la UNAJ. El proyecto de investigación que tiene a cargo se denomina “Evaluación y modelado de sistemas de transporte en AMBA Sur mediante aplicaciones geomáticas. Aportes prospectivos para la planificación y ordenamiento territorial sostenible de la movilidad urbana y el transporte” y forma parte de la convocatoria “UNAJ Investiga”, uno de los instrumentos más importantes de la universidad para potenciar la investigación y el desarrollo.

*¿Cómo se aborda este tema del transporte desde el proyecto de investigación?*

Tomamos la iniciativa de poner en diálogo lo que está en debate académico, pero también desde las políticas públicas en clave de movilidad y transporte para las ciudades, trayéndolo a una problemática muy compleja que tiene la región metropolitana de Buenos Aires. Especialmente el sector sur de esta área, en la cual se inserta nuestra universidad, considerando una mirada de inserción territorial para tener algún tipo de intervención posible en territorios locales. En ese marco, el proyecto tiene una mirada que recupera la agenda internacional, marcada por la búsqueda de movilidad más eficiente, en términos de sustentabilidad ambiental, con las necesidades de movilidad de la población (y no tanto en términos economicistas) y desde una perspectiva de política pública. Esto implica considerar al Estado como un actor relevante de la planificación y el ordenamiento territorial que termina impactando en los sistemas de transporte.

*¿Qué son las aplicaciones geomáticas?*

Hoy todos consumimos y producimos información solo con el hecho de tener un teléfono encima. Toda esa información es vital para diagnosticar y planificar cualquier tipo de política que tenga una clave territorial. La geomática se encarga de trabajar este tipo de información en sistemas de software específicos. Nosotros trabajamos con software libre de código abierto, no solo en el proyecto sino también en las cátedras. Eso permite que las universidades hagan uso de estas tecnologías con un bajísimo costo. Estas aplicaciones nos permiten procesar información que tiene un componente georreferenciado y poder modelarlo, lo que significa dar cuenta de escenarios actuales, pero también alternativos. Esto se hace con distintos sistemas y con estos softwares que están pensados, algunos específicamente para cuestiones de transporte, se visualizan en infraestructura de datos espaciales, que es el desarrollo tecnológico que estamos haciendo en el marco del proyecto.

*En función al estado de avance del proyecto, ¿cuáles son los problemas que han detectado y se reconocen como específicos de la región AMBA Sur?*

Estamos en la etapa de diagnóstico, tanto en clave de relevar y sistematizar información referente y pertinente a esta temática, como con respecto a mostrarlo en formato georreferenciado y vinculada a la normativa. Por un lado, con una mirada integral de estructura urbana, buscamos esos grandes nudos problemáticos dividiéndolos en estructura urbana y política de ordenamiento, vinculado a sistemas de transporte, logística, infraestructuras viales existentes. Por otra parte, desde las percepciones de los usuarios a partir de sus experiencias con estos sistemas de transporte, que también son un insumo muy interesante para la investigación.

Respecto a las grandes problemáticas, son muchas lamentablemente. Una de ellas tiene que ver con el alto nivel de fragmentación de nuestro sistema de transporte público, con mucha superposición y problemas interjurisdiccionales.

*¿De qué se trata la fragmentación del sistema?*

Por un lado, una falta de conexión intermodal, es decir, de vincular distintas modalidades de transporte que lleven al destino de manera rápida y eficiente y que podamos combinar bicicleta con tren, un bus y que todo ese sistema funcione. En el caso de la región metropolitana es muy incipiente, hay alguna modalidad muy puntual pero que realmente no implica un sistema y una red como tal.

Por otro lado, están las múltiples jurisdicciones. Hay líneas nacionales, provinciales, municipales y no hay una entidad metropolitana que logre ordenar esto. Lo que conocemos como AMBA es una entidad urbana unificada, con todas sus complejidades, y no existe todavía un marco institucional que pueda ordenar un poco esto en clave de transporte para resolver estas cuestiones.

*Desde la experiencia del usuario, en materia de transporte, parecería que falta planificación ¿cómo y en cuánto se puede resolver esto?*

Creo que se puede mejorar mucho el sistema actual. Una de las maneras es mejorando el transporte público y eso implica la reducción del transporte automotor privado. Esta es una de las modalidades básicas y que han seguido también en otras latitudes y que pueden tener un efecto relativamente exitoso inmediato. Por ejemplo, una de las cuestiones que no hay que hacer y que acá en la región metropolitana se sigue haciendo es ampliar carriles de autovías y de avenidas. Eso genera una demanda inducida: en la medida que aumentamos la capacidad de estas arterias, aumenta el parque automotor, por lo tanto, el problema no lo resolvemos, sino que lo complejizamos. Claramente las alternativas pasan por hacer más eficientes el transporte público masivo, optar por otras alternativas como la bicicleta y disminuir el uso del transporte privado o llevarlo a formas colaborativas donde un vehículo se pueda compartir.

En algunos países se desarrolló este tipo de plataformas: personas que realizan su viaje habitual al trabajo comparten el auto, haciendo más eficiente y menor el costo de traslado para todas las personas que se van a movilizar. Acá en Argentina y en la región en particular hay una cuestión cultural, porque el vehículo todavía se concibe como una demostración de status social, entonces no estamos preparados culturalmente para terminar de socializar este bien. Además, se debería alcanzar un transporte público deseable, cómodo y eficiente para que dejemos el auto privado exclusivamente para el paseo del fin de semana. Eso va a llevar unos años del trabajo, proceso al cual pretendemos aportar con este proyecto.

*¿El metrobus fue una propuesta política, pero sin tanta planificación?*

Creo que hacen falta algunos años y trabajo de planificación e inversión para infraestructura. Hay una falta de integralidad. El metrobus de avenida Calchaquí se va interrumpiendo, y esto habla de la falta de planificación a escala metropolitana. Y con respecto a las cuestiones de infraestructura, por ejemplo, animarse al uso de bicicleta en el área metropolitana es complejo porque todavía no están dadas las circunstancias tanto a nivel de seguridad como de la circulación vial; no hay suficientes bicisendas ni están interconectadas. A esto nos referimos con la falta de integralidad.

No hay posibilidades de un medio de transporte que sea amigable con el ambiente, adecuado para las necesidades de los usuarios si el Estado no interviene generando las restricciones y los estímulos para que las empresas se ordenen bajo esas reglas de juego. Si la lógica que prima es la de la eficiencia y la rentabilidad, vamos a tener un sistema que no responde a las necesidades de quienes los utilizamos.

*¿Cuáles son los actores principales para poder implementar un sistema que aproveche la información que esperan obtener de la investigación?*

Nosotros estamos trabajando para proponer algunos lineamientos, sobre todo que impacten en el ordenamiento territorial, que es lo que se establece para el uso del suelo en el marco de la Ley 8912 de la Provincia de Buenos Aires. Esta ley tiene una ejecución que es de carácter municipal, por eso las zonificaciones se trabajan a este nivel. La universidad como productora de conocimiento empieza a ser central en trabajar estas temáticas y tiene necesariamente que interactuar con los municipios de la zona de estudio. En este caso es AMBA, que abarca los municipios de Quilmes, Berazategui, Florencio Varela y Almirante Brown. Por eso, las áreas de planeamiento de esos municipios son interlocutores clave e inmediatos. Luego, si uno quiere trasladar esto a una escala metropolitana, ya tendríamos que estar hablando de cualquier ministerio o secretaría de transporte de la Nación, Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Hay muchas instancias del Estado que tienen que ser interpeladas por estas temáticas. Y por supuesto, todas las empresas prestadoras de servicios, que también se tienen que sentar a esa mesa de diálogo para poder planificar adecuadamente los escenarios futuros. Sin planificación, dentro de 20 años vamos a tener una metrópolis casi imposible de transitar, ese es el gran problema.

*Siendo una problemática tan compleja ¿por dónde se puede comenzar?*

Es difícil la respuesta. Hay algunas experiencias previas que han sido testeadas en otros lugares y que pueden ser interesantes. Por ejemplo, restringir la circulación de vehículos privados por número de patente, y generar que esa restricción se traduzca en compartir esos vehículos. De ese modo se podría reducir a un 50% el tránsito vehicular en los días de semana en los horarios pico. Si a eso le sumamos algunas medidas complementarias para garantizar la movilidad en bicicletas y un transporte público de pasajeros más rápido, complementando siempre ferrocarriles con buses, me parece que esa es una primera medida mínima para plantear un esquema de sostenibilidad para los próximos años. La falta de caminos alternativos también es un problema porque es cuando se generan los mayores embotellamientos. Si tuviésemos mejor red vial, más desarrollada, más radial, transversal, con algunos anillos de circunvalación para pensar el área metropolitana en su conjunto, eso impactaría en la mejora de estas temáticas. Son todas medidas deseables que se podrían aplicar.

Luego hay otras en las cuales no nos podemos detener ni desarrollar mucho, pero que no estamos pensando y que tiene un fuerte impacto en estas cuestiones: el mercado del suelo. En la medida en que las personas se tienen que ir a vivir cada vez más lejos de los centros, porque los terrenos, las casas y los alquileres salen muy caros, eso supone un esfuerzo extra para todo el sistema de transporte y para la inversión de infraestructura. Esto es un gran problema que no es vial pero que impacta fuertemente en estas problemáticas.

*El teletrabajo también puede ser una medida interesante para disminuir la cantidad de gente que se moviliza hacia los centros.*

Una medida de infraestructura muy positiva son los pasos bajo a nivel porque también permite agilizar la circulación de los trenes. Lo que no es tan positivo es el impacto ambiental que tienen esas obras, porque a veces no es el lugar ideal donde se han terminado desarrollando. Por ejemplo, en Quilmes, en la bajada de la autopista en Bernal, se ha solucionado la circulación en parte porque se ha hecho con dársenas muy pequeñas y giros en "U" que en horario pico generan nuevos problemas. Entonces ahí está el desafío de la planificación urbana del transporte, en la clave de pensar en perspectiva, en escenarios más allá del tiempo presente y lo que puede suceder por modificación de las variables.